

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ063043

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 7 de marzo de 2018

Sala Tercera

Asuntos C-274/2016, C-447/16 y C-448/16 (acumulados)

SUMARIO:

Transporte aéreo. Lugar de ejecución del vuelo. Jurisdicción competente. Indemnización por retraso/cancelación de vuelos de conexión operados por distintos transportistas sin permanencia significativa en el aeropuerto de transbordo. El artículo 5.1 b), segundo guion, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica a un demandado, como una de las compañías aéreas demandadas, domiciliado fuera de la Unión Europea y sin sucursal en la misma. El artículo 5.1 a), del citado Reglamento debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «materia contractual», con arreglo a dicha disposición, incluye la acción de compensación de los pasajeros aéreos por gran retraso de un vuelo de conexión, ejercitada, sobre la base del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, contra un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no es quien contrata con el pasajero afectado. El antedicho artículo 5.1 b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 y el artículo 7.1 b), segundo guion, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil -redactados en términos casi idénticos- deben interpretarse en el sentido de que, en el supuesto de un vuelo de conexión, constituye «lugar de ejecución» de dicho vuelo, con arreglo a esas disposiciones, el lugar de llegada del segundo vuelo, cuando el transporte en los dos vuelos lo realicen dos transportistas aéreos distintos y el recurso de compensación por gran retraso de ese vuelo de conexión en virtud del Reglamento n.º 261/2004 se base en un incidente que ha tenido lugar en el primero de dichos vuelos, realizado por el transportista aéreo que no es quien contrata con los pasajeros afectados.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) n.º 44/2001 (Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil), arts. 2.1, 4.1, 5.1 y 60.1.

Reglamento (CE) n.º 261/2004 (Compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 1.1, 2, 3, 4.3, 5.1 c) y 7.1.

Reglamento (UE) n.º 1215/2012 (competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil), arts. 4.1, 7.1 y 66.1.

PONENTE:

Don M. Safjan.

En los asuntos acumulados C-274/16, C-447/16 y C-448/16,

que tienen por objeto sendas peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania) y por el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Civil y Penal, Alemania), mediante resoluciones de 3 de mayo (C-274/16) y de 14 de junio de 2016 (C-447/16 y C-448/16), recibidas en el Tribunal de Justicia el 13 de mayo y el 11 de agosto de 2016, en los procedimientos entre



flightright GmbH

y

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. (C-274/16),

Roland Becker

y

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16),

y

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

y

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. (C-448/16),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský, M. Safjan (Ponente), D. Šváby y M. Vilaras, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. R. Schiano, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 6 de julio de 2017;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de flightright GmbH, por los Sres. J.A. Blaffert, F. Schaal, A. Seegers, D. Tuac y O. de Felice, Rechtsanwálte;

- en nombre del Sr. Becker, por el Sr. C. Hormann, Rechtsanwalt;

- en nombre del Sr. Mohamed Barkan, de la Sra. Souad Asbai y de sus hijos menores de edad, Assia, Zakaria y Nousaiba Barkan, por los Sres. J. Kummer y P. Wassermann, Rechtsanwálte;

- en nombre de Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., por los Sres. V. Beck y E. Schott, Rechtsanwálte;

- en nombre del Gobierno francés, por la Sra. E. de Moustier, en calidad de agente;

- en nombre del Gobierno portugués, por los Sres. L. Inez Fernandes y M. Figueiredo y la Sra. M. Cancela Carvalho, en calidad de agentes;

- en nombre del Gobierno suizo, por el Sr. M. Schöll, en calidad de agente;

- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. M. Wilderspin y la Sra. M. Heller, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 19 de octubre de 2017;



dicta la siguiente

Sentencia

1. Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación del artículo 5, punto 1, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1), y del artículo 7, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2012, L 351, p. 1).

2. Estas peticiones se han presentado en el marco de sendos litigios entre, por una parte, flightright GmbH, empresa domiciliada en Postdam (Alemania), y el Sr. Mohamed Barkan, la Sra. Souad Asbai y sus hijos menores de edad, Assia, Zakaria y Nousaiba Barkan (en lo sucesivo, «familia Barkan»), por un lado, y Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. (en lo sucesivo, «Air Nostrum»), transportista aéreo domiciliado en Valencia, por otro, en relación con el abono de una indemnización como consecuencia del retraso de un vuelo (asuntos C-274/16 y C-448/16), y, por otra parte, el Sr. Roland Becker y Hainan Airlines Co. Ltd, transportista aéreo domiciliado en Haikou (China), en relación con el abono de una indemnización por denegación de embarque (asunto C-447/16).

Marco jurídico

Reglamento n.º 44/2001

3. Del considerando 2 del Reglamento n.º 44/2001 se desprende que este tiene por finalidad aplicar, en aras del buen funcionamiento del mercado interior, «disposiciones mediante las que se unifiquen las normas sobre conflictos de jurisdicción en materia civil y mercantil, simplificándose los trámites para un reconocimiento y una ejecución rápidos y simples de las resoluciones judiciales de los Estados miembros obligados por [este] Reglamento».

4. Los considerandos 11 y 12 de dicho Reglamento establecen:

«(11) Las reglas de competencia judicial deben presentar un alto grado de previsibilidad y deben fundamentarse en el principio de que la competencia judicial se basa generalmente en el domicilio del demandado y esta competencia debe regir siempre, excepto en algunos casos muy concretos en los que la materia en litigio o la autonomía de las partes justifique otro criterio de vinculación. Respecto de las personas jurídicas, debe definirse el domicilio de manera autónoma para incrementar la transparencia de las reglas comunes y evitar los conflictos de jurisdicción.

(12) El foro del domicilio del demandado debe completarse con otros foros alternativos a causa del estrecho nexo existente entre el órgano jurisdiccional y el litigio o para facilitar una buena administración de justicia.»

5. Las reglas de competencia figuran en el capítulo II del mismo Reglamento.

6. El artículo 2 del Reglamento n.º 44/2001, perteneciente a la sección 1 de su capítulo II, dispone en su apartado 1:

«Salvo lo dispuesto en el presente Reglamento, las personas domiciliadas en un Estado miembro estarán sometidas, sea cual fuere su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado.»

7. A tenor del artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001:

«Si el demandado no estuviere domiciliado en un Estado miembro, la competencia judicial se regirá, en cada Estado miembro, por la ley de este Estado miembro [...]».

8. El artículo 5 de dicho Reglamento, perteneciente a la sección 2 de su capítulo II, titulada «Competencias especiales», establece en su apartado 1:



«Las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro:

1) a) en materia contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda;
b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será:

- cuando se tratare de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser entregadas las mercaderías;
- cuando se tratare de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios;

c) cuando la letra b) no fuere aplicable, se aplicará la letra a).»

9. El artículo 60, apartado 1, de dicho Reglamento dispone:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá que una sociedad u otra persona jurídica está domiciliada en el lugar en que se encuentre:

a) su sede estatutaria;
b) su administración central, o
c) su centro de actividad principal.»

Reglamento n.º 1215/2012

10. El Reglamento n.º 1215/2012 derogó al Reglamento n.º 44/2001. El tenor de su considerando 4 es casi idéntico al del considerando 2 del Reglamento n.º 44/2001.

11. Los considerandos 15 y 16 del Reglamento n.º 1215/2012 establecen:

«(15) Las normas de competencia judicial deben presentar un alto grado de previsibilidad y deben fundamentarse en el principio de que la competencia judicial se basa generalmente en el domicilio del demandado. La competencia judicial debe regirse siempre por este principio, excepto en algunos casos muy concretos en los que el objeto del litigio o la autonomía de las partes justifique otro criterio de conexión. Respecto de las personas jurídicas, debe definirse el domicilio de manera autónoma para incrementar la transparencia de las normas comunes y evitar los conflictos de jurisdicción.

(16) El foro del domicilio del demandado debe completarse con otros foros alternativos a causa de la estrecha conexión existente entre el órgano jurisdiccional y el litigio o para facilitar una buena administración de justicia. La existencia de una estrecha conexión debe garantizar la seguridad jurídica y evitar la posibilidad de que una persona sea demandada ante un órgano jurisdiccional de un Estado miembro que no hubiera podido prever razonablemente. [...]»

12. En la sección 1 del capítulo II de este Reglamento, titulada «Disposiciones generales», su artículo 4, apartado 1, está redactado en idénticos términos a los del artículo 2, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001.

13. En la sección 2 del capítulo II del Reglamento n.º 1215/2012, titulada «Competencias especiales», su artículo 7, punto 1, está redactado en términos casi idénticos a los del artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001.

14. De conformidad con el artículo 66, apartado 1, del Reglamento n.º 1215/2012, las disposiciones de este Reglamento solamente serán aplicables a las acciones judiciales ejercitadas a partir del 10 de enero de 2015.

Reglamento (CE) n.º 261/2004

15. Con arreglo a los considerandos 1, 2, 7 y 8 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia



a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1):

«(1) La actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

(2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.

[...]

(7) Para garantizar la aplicación eficaz del presente Reglamento, las obligaciones que éste impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo [...]

(8) El presente Reglamento no debe limitar los derechos del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a pedir indemnización a cualquier persona, incluso a terceros, de conformidad con las normas que sean de aplicación.»

16. El artículo 1 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Objeto», dispone en su apartado 1:

«El presente Reglamento establece, bajo las condiciones en él detalladas, los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros en caso de:

- a) denegación de embarque contra su voluntad;
- b) cancelación de su vuelo;
- c) retraso de su vuelo.»

17. El artículo 2 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Definiciones», es del siguiente tenor:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

b) transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero;

[...]

g) reserva, el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico;

h) destino final, el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada;

[...]».

18. El artículo 3 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Ámbito de aplicación», establece:

«1. El presente Reglamento será aplicable:

a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;

[...]

2. El apartado 1 se aplicará a condición de que los pasajeros:

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate [...]

[...]

5. El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a



obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.

[...]

19. El artículo 4 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Denegación de embarque», establece en su apartado 3 lo siguiente:

«En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 [...]».

20. El artículo 5 de este Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», dispone, en su apartado 1, letra c):

«En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o

ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

21. El artículo 7 de dicho Reglamento, titulado «Derecho a compensación», dispone en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.»

Litigios principales, cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

Asunto C-274/16

22. Como resulta de la resolución de remisión, dos pasajeros reservaron dos asientos -con un número de reserva única- con la compañía aérea Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (en lo sucesivo, «Air Berlin») en un transporte aéreo en dos vuelos (en lo sucesivo, «vuelo de conexión») con origen en Eivissa (Illes Balears) y destino a Düsseldorf (Alemania), con una conexión en Palma de Mallorca (Illes Balears).

23. El primer vuelo en ese vuelo de conexión, operado por Air Nostrum, debía despegar de Eivissa el 25 de julio de 2015 a las 18.40 y aterrizar en Palma de Mallorca el mismo día a las 19.20.

24. En cuanto al segundo vuelo, entre Palma de Mallorca y Düsseldorf, operado por Air Berlin, debía despegar el 25 de julio de 2015 a las 20.05 y aterrizar en Düsseldorf el mismo día a las 22.25.

25. Sin embargo, el primer vuelo, entre Eivissa y Palma de Mallorca, se efectuó con retraso y, por ello, los pasajeros perdieron el segundo vuelo, hacia Düsseldorf, adonde llegaron finalmente el 26 de julio de 2015 a las 11.32, en un vuelo de Air Berlin.

26. Los dos pasajeros en cuestión cedieron sus derechos a una eventual compensación como consecuencia de ese retraso a flightright. Esta interpuso un recurso contra Air Nostrum, en su condición de transportista aéreo que había efectuado el primer vuelo, ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania).

27. Dicho tribunal indica que la tramitación de ese recurso depende de que tenga competencia internacional, que solo existiría si, por lo que respecta al vuelo de conexión controvertido, cabe considerar a Düsseldorf «lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda», en el sentido del artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012.

28. En tales circunstancias, el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Procede considerar que, en un transporte de pasajeros por ruta aérea que se compone de dos vuelos sin estancia significativa en el aeropuerto de tránsito, el lugar de llegada del segundo tramo constituye el lugar de cumplimiento a efectos del artículo 7, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 1215/2012, aunque la demanda se dirija contra la compañía aérea que ha operado el primer tramo, en el cual se ha producido la irregularidad y el transporte en el segundo tramo haya sido operado por otra compañía aérea?»

Asunto C-447/16

29. El Sr. Becker celebró con Hainan Airlines -domiciliada fuera de la Unión Europea y sin sucursal en Berlín (Alemania)- un contrato de transporte aéreo que incluía los vuelos -objeto de una única reserva-, el 7 de agosto de 2013, de Berlín a Pekín (China) con una conexión en Bruselas (Bélgica).

30. El día de partida, en el aeropuerto de Berlín, el Sr. Becker facturó para ambos vuelos. Recibió las correspondientes dos tarjetas de embarque y su equipaje fue facturado directamente hasta Pekín.

31. El transporte en el primer vuelo, operado, de conformidad con la reserva, por el transportista aéreo belga Brussels Airlines, y cuyo aterrizaje en Bruselas estaba previsto el 7 de agosto de 2013 a las 8:00, se desarrolló según lo previsto. El transporte en el segundo vuelo, que debía realizar Hainan Airlines, y cuyo despegue de Bruselas estaba previsto el 7 de agosto de 2013 a las 13.40, no tuvo lugar. El Sr. Becker sostiene al respecto que se le denegó el embarque a ese vuelo, sin motivo válido y contra su voluntad, en la puerta de embarque en el aeropuerto de Bruselas.

32. El Sr. Becker regresó en avión a Berlín y reservó un vuelo directo de Berlín a Pekín. Llegó a Pekín el 8 de agosto de 2013.

33. Mediante su recurso interpuesto ante el Amtsgericht Berlin-Wedding (Tribunal Civil y Penal de Berlín-Wedding, Alemania), el Sr. Becker solicitó, con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, una compensación por importe de 600 euros, incrementada en los intereses.

34. Mediante sentencia de 4 de noviembre de 2014, ese tribunal concluyó que los órganos jurisdiccionales alemanes no tenían competencia internacional y declaró la inadmisibilidad del recurso del Sr. Becker. El Sr. Becker recurrió esa sentencia en apelación ante el Landgericht Berlin (Tribunal Regional Civil y Penal de Berlín, Alemania). Mediante sentencia de 1 de julio de 2015, este último tribunal desestimó la apelación del Sr. Becker al estimar que su recurso debería haberse interpuesto ante los órganos jurisdiccionales belgas, ya que solo Bruselas es lugar de ejecución del vuelo Bruselas-Pekín.

35. El Sr. Becker interpuso un recurso de casación ante el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Civil y Penal, Alemania). Dicho tribunal estima que, dado el carácter unitario de la obligación contractual de Hainan Airlines de transportar al Sr. Becker de Berlín a Pekín, cabe considerar al aeropuerto de Berlín-Tegel, con arreglo a la



sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de julio de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), lugar de cumplimiento de todas las obligaciones contractuales de Hainan Airlines, incluidas las obligaciones que han de cumplirse en relación con el vuelo de Bruselas a Pekín posterior al vuelo de Berlín a Bruselas, puesto que el Sr. Becker, como pasajero aéreo, no podía saber si la propia Hainan Airlines también realizaría ese último vuelo o si recurriría para ello a los servicios de otro transportista aéreo.

36. En estas circunstancias, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«En un supuesto de transporte de personas en dos vuelos, sin permanencia significativa en los aeropuertos de transbordo, ¿puede considerarse el lugar de salida del primer tramo lugar de cumplimiento a los efectos del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del [Reglamento n.º 44/2001] aun cuando el derecho a obtener una compensación con arreglo al artículo 7 del [Reglamento n.º 261/2004] ejercitado mediante la demanda se base en una incidencia ocurrida en el segundo tramo y la demanda se dirija contra la parte del contrato de transporte que es el transportista aéreo encargado de efectuar el segundo vuelo, sin serlo del primero?»

Asunto C-448/16

37. La familia Barkan reservó un vuelo de conexión de Melilla a Fráncfort del Meno (Alemania) vía Madrid con la compañía aérea Iberia, Líneas Aéreas de España (en lo sucesivo, «Iberia») para el 7 de agosto de 2010. Se desprende de la confirmación de reserva redactada por Iberia que el vuelo entre Melilla y Madrid debía realizarlo Air Nostrum y que el vuelo entre Madrid y Fráncfort del Meno debía realizarlo Iberia, sin mucho tiempo de conexión entre esos dos vuelos.

38. Al haberse retrasado la salida del vuelo que conectaba Melilla con Madrid en 20 minutos, la familia Barkan perdió su segundo vuelo con destino a Fráncfort del Meno y llegó a su destino final con cuatro horas de retraso.

39. Mediante sentencia de 28 de enero de 2015, el Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), ante el que la familia Barkan presentó una demanda de compensación por importe de 250 euros por cada miembro de esa familia como consecuencia de dicho retraso, en aplicación del Reglamento n.º 261/2004, condenó a Air Nostrum conforme a lo solicitado por los demandantes.

40. Mediante sentencia de 20 de agosto de 2015, el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), que conoció del recurso de apelación de Air Nostrum, concluyó que los órganos jurisdiccionales alemanes no tenían competencia internacional. Según dicho tribunal, solo cabía considerar Melilla y Madrid como lugares de ejecución del vuelo entre Melilla y Madrid durante el que se produjo el incidente, ya que ambos vuelos debían considerarse vuelos distintos a pesar de la reserva única.

41. La familia Barkan interpuso un recurso de casación ante el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Civil y Penal). Dicho tribunal estima, en primer lugar, que, aun cuando no se discute que no existe relación contractual directa alguna entre la familia Barkan y Air Nostrum, este hecho no afecta a la naturaleza contractual del derecho a compensación establecido por el Reglamento n.º 261/2004. En segundo lugar, según ese tribunal, el hecho de que Air Nostrum, como transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, no tenga obligaciones contractuales que cumplir en el destino final del vuelo de conexión, a saber, Fráncfort del Meno, no se opone a la calificación de este lugar como «lugar de ejecución», en el sentido del artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001, ya que el Reglamento n.º 261/2004 trata de reforzar, y no de debilitar, la posición jurídica de los pasajeros aéreos. De este modo, parece justificado que las obligaciones contractuales que deban cumplirse en el destino final del vuelo de conexión por quien contrató con la familia Barkan -Iberia- se imputen a Air Nostrum en su condición de transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo. Además, desde el punto de vista del Derecho material, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo debe también indemnizar en todo caso al pasajero cuando llega a su destino final con gran retraso como consecuencia de un vuelo previo que ese transportista realizó con retraso.

42. En estas circunstancias, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:



«1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, punto 1, letra a), del [Reglamento n.º 44/2001] en el sentido de que la expresión "[podrán ser demandadas] en materia contractual" se extiende asimismo a una demanda de compensación presentada con arreglo al artículo 7 del [Reglamento n.º 261/2004] contra una compañía aérea operadora que no es parte del contrato celebrado por el pasajero en cuestión?

2) En la medida en que resulte aplicable el artículo 5, punto 1, del [Reglamento n.º 44/2001]:

En un caso de transporte de personas en dos vuelos sin permanencia significativa en el aeropuerto de transbordo, ¿debe considerarse como lugar de cumplimiento, a efectos del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del [Reglamento n.º 44/2001], el destino final del pasajero aun cuando el derecho a compensación, con arreglo al artículo 7 del [Reglamento n.º 261/2004], reclamado en la demanda se base en una incidencia sucedida en el primer trayecto y la demanda se dirija contra el transportista aéreo encargado de efectuar el primer vuelo, que no es parte del contrato de transporte?»

43. Mediante decisión del Presidente del Tribunal de Justicia de 19 de agosto de 2016, se acumularon los asuntos C-447/16 y C-448/16 a efectos de las fases escrita y oral y de la sentencia y, mediante decisión del Presidente del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 2016, se acumularon los asuntos C-274/16, C-447/16 y C-448/16 a efectos de la fase oral y de la sentencia.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la cuestión prejudicial planteada en el asunto C-447/16

Sobre la admisibilidad

44. La Comisión Europea cuestiona la aplicabilidad, en el litigio principal, del Reglamento n.º 44/2001 y, por tanto, la admisibilidad de la cuestión prejudicial planteada en el asunto C-447/16.

45. En efecto, según la Comisión, de la resolución de remisión y de los autos nacionales se desprende que Hainan Airlines está domiciliada fuera de la Unión y carece de sucursal en Berlín. Aduce que cabe deducir de ello que, con arreglo al artículo 60 del Reglamento n.º 44/2001, esta compañía aérea no está domiciliada en un Estado miembro, lo que excluye la aplicación del artículo 5 de dicho Reglamento y conlleva la aplicación de su artículo 4, en virtud del cual, si el demandado no estuviere domiciliado en un Estado miembro, la competencia judicial se regirá, en cada Estado miembro, por la ley de ese Estado miembro, sin perjuicio de la aplicación de las competencias exclusivas y de la prórroga de competencia con arreglo a lo dispuesto en los artículos 22 y 23 de dicho Reglamento.

46. A este respecto, debe recordarse que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, cuando las cuestiones planteadas se refieran a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse. De ello se desprende que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de una presunción de pertinencia. La negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional solo es posible cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho y de Derecho necesarios para responder adecuadamente a las cuestiones que se le hayan planteado (sentencia de 27 de junio de 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, apartados 24 y 25).

47. En el presente asunto, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Civil y Penal) pregunta al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del concepto de «lugar de cumplimiento», en el sentido del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001, en el contexto del derecho a compensación de los pasajeros aéreos, basado en el artículo 4, apartado 3, y en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004. Como resulta de la resolución de remisión, esta interpretación es indispensable para determinar el órgano jurisdiccional competente para conocer del litigio principal.

48. Por tanto, incluso la cuestión de la eventual inaplicabilidad del Reglamento n.º 44/2001 al litigio principal conlleva que sea necesario para el Tribunal de Justicia interpretar sus disposiciones.



49. En consecuencia, la cuestión prejudicial planteada en el asunto C-447/16 es admisible.

Sobre el fondo

50. Mediante su cuestión prejudicial, el tribunal remitente desea saber, en esencia, si el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que se aplica a un demandado domiciliado en un Estado tercero, como el demandado en el litigio principal.

51. A este respecto, procede recordar que el artículo 5 del Reglamento n.º 44/2001 se aplica únicamente a las personas domiciliadas en un Estado miembro. En virtud del artículo 60, apartado 1, de dicho Reglamento, una sociedad está domiciliada en el lugar en que se encuentre su sede estatutaria, su administración central o su centro de actividad principal.

52. Pues bien, de la resolución de remisión se desprende que Hainan Airlines está domiciliada fuera de la Unión, concretamente en China, y no tiene sucursal en Berlín (Alemania). Por otra parte, ningún dato de esa resolución permite concluir que dicha compañía aérea explote una sucursal en otro Estado miembro.

53. Por consiguiente, en el caso de autos, debe aplicarse el artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001, en virtud del cual, si el demandado no estuviere domiciliado en un Estado miembro, la competencia judicial se regirá, en cada Estado miembro, por la ley de este Estado miembro de la Unión.

54. Es necesario recordar a los efectos oportunos, que según reiterada jurisprudencia, de conformidad con el principio de efectividad, las normas de Derecho nacional no pueden hacer imposible en la práctica o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos que el ordenamiento jurídico de la Unión confiere (véase, en este sentido, la sentencia de 8 de junio de 2017, *Vinyls Italia*, C-54/16, EU:C:2017:433, apartado 26 y jurisprudencia citada), como los que derivan del Reglamento n.º 261/2004.

55. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada en el asunto C-447/16 que el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que no se aplica a un demandado domiciliado en un Estado tercero, como el demandado en el litigio principal.

Sobre las cuestiones prejudiciales planteadas en los asuntos C-274/16 y C-448/16

Sobre la primera cuestión prejudicial del asunto C-448/16

56. Mediante su primera cuestión prejudicial en el asunto C-448/16, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «materia contractual», con arreglo a dicha disposición, incluye la acción de compensación de los pasajeros aéreos por gran retraso de un vuelo de conexión, ejercida, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004, contra un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no es quien contrata con el pasajero afectado.

57. Con carácter preliminar, es necesario precisar que, aunque el tribunal remitente en el asunto C-274/16 no formula ninguna pregunta en este sentido, la respuesta a la primera cuestión prejudicial del asunto C-448/16 es también pertinente para el asunto C-274/16, puesto que de la resolución de remisión en ese asunto se desprende que, en las circunstancias del caso de autos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tampoco es quien contrata con los pasajeros afectados. Hay que añadir al respecto que al asunto C-274/16 se le aplica, *ratione temporis*, el Reglamento n.º 1215/2012, cuyo artículo 7, punto 1, está redactado en términos casi idénticos a los del artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001, cuya interpretación por parte del Tribunal de Justicia conserva, con respecto a esa primera disposición, toda su vigencia (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de marzo de 2017, *Pula Parking*, C-551/15, EU:C:2017:193, apartado 31 y jurisprudencia citada).

58. De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que el concepto de «materia contractual» debe ser interpretado de manera autónoma para garantizar su aplicación uniforme en todos los Estados miembros (véanse,



en este sentido, las sentencias de 17 de junio de 1992, Handte, C-26/91, EU:C:1992:268, apartado 10, y de 28 de enero de 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, apartado 37).

59. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que debe entenderse que se incluyen en la materia contractual todas las obligaciones que nacen de un contrato cuyo incumplimiento se invoca para justificar la acción del demandante (sentencia de 15 de junio de 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, apartado 30 y jurisprudencia citada).

60. El Tribunal de Justicia ha precisado también que, si bien la aplicación de la regla de competencia especial prevista en materia contractual no exige la celebración de un contrato entre dos personas, presupone la existencia de una obligación jurídica libremente consentida por una persona respecto a otra y en la que se basa la acción del demandante (véanse, en este sentido, las sentencias de 5 de febrero de 2004, Frahuil, C-265/02, EU:C:2004:77, apartados 24 a 26; de 20 de enero de 2005, Engler, C-27/02, EU:C:2005:33, apartados 50 y 51, y de 28 de enero de 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, apartado 39).

61. De ello se infiere, como señaló el Abogado General en el punto 54 de sus conclusiones, que la norma de competencia especial en materia contractual que establecen el artículo 5, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 44/2001 y el artículo 7, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 1215/2012 se basa en la causa de la acción y no en la identidad de las partes (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de junio de 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, apartados 31 y 33).

62. A este respecto, el artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 precisa que, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud de dicho Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.

63. Por consiguiente, debe considerarse que dicho transportista cumple las obligaciones libremente consentidas con respecto a quien contrata con los pasajeros afectados. Estas obligaciones nacen del contrato de transporte aéreo.

64. En consecuencia, en circunstancias como las controvertidas en los litigios principales, debe considerarse que la demanda de compensación por gran retraso de un vuelo realizado por el transportista aéreo encargado de efectuarlo -como Air Nostrum-, que no es quien contrata con los pasajeros afectados, se ha presentado en contratos de transporte aéreo celebrados entre dichos pasajeros y Air Berlin e Iberia, respectivamente.

65. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-448/16 que el artículo 5, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «materia contractual», con arreglo a dicha disposición, incluye la acción de compensación de los pasajeros aéreos por gran retraso de un vuelo de conexión, ejercitada, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004, contra un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no es quien contrata con el pasajero afectado.

Sobre la cuestión prejudicial en el asunto C-274/16 y sobre la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-448/16

66. Mediante la cuestión prejudicial en el asunto C-274/16 y la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-448/16, los tribunales remitentes preguntan, en esencia, si el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 y el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012 deben interpretarse en el sentido de que, en el supuesto de un vuelo de conexión, constituye «lugar de ejecución» de dicho vuelo, con arreglo a esas disposiciones, el lugar de llegada del segundo vuelo, cuando el transporte en los dos vuelos lo realicen dos transportistas aéreos distintos y la demanda de compensación por gran retraso de ese vuelo de conexión en virtud del Reglamento n.º 261/2004 se base en un incidente que ha tenido lugar en el primero de dichos vuelos, realizado por el transportista aéreo que no es quien contrata con los pasajeros afectados.

67. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado, por lo que respecta al artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001, que, en caso de pluralidad de lugares de prestación de servicios en diferentes Estados miembros, procede entender, en principio, por lugar de cumplimiento el lugar que garantiza el vínculo de conexión más estrecho entre el contrato y el órgano jurisdiccional competente, encontrándose este vínculo de conexión más estrecho, por regla general, en el lugar de la prestación principal (véanse, en este sentido, las sentencias de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartados 35 a 38, y de 11 de marzo de 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, apartado 33). Este lugar debe deducirse, en la medida de lo posible, de las cláusulas del propio contrato (sentencia de 11 de marzo de 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, apartado 38).

68. Así, el Tribunal de Justicia ha declarado, por lo que respecta a la misma disposición, en relación con un vuelo directo realizado por quien contrata con el pasajero afectado, que debe considerarse, por la misma razón, que tanto el lugar de salida como el lugar de llegada del avión son los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de un contrato de transporte aéreo, lo que justifica la competencia para conocer de una demanda de compensación basada en dicho contrato de transporte y en el Reglamento n.º 261/2004, a elección del demandante, del tribunal en cuya demarcación se halle el lugar de salida o el lugar de llegada del avión, tal como dichos lugares estén previstos en el contrato (sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartados 43 y 47).

69. A este respecto, procede poner de relieve que el concepto de «lugar de cumplimiento» formulado en la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), pese a referirse a un vuelo directo realizado por quien contrata con el pasajero afectado, es de aplicación también, *mutatis mutandis*, tratándose de supuestos como los controvertidos en los litigios principales, en los que, por una parte, el vuelo de conexión reservado incluye dos vuelos y, por otra, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión no tiene contrato directamente con los pasajeros afectados.

70. En efecto, la regla de competencia especial en materia de prestación de servicios, establecida en el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 y en el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012, designa como competente al órgano jurisdiccional del «lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios».

71. A este respecto, un contrato de transporte aéreo -como los contratos controvertidos en los litigios principales, constituidos por una única reserva para todo el trayecto- obliga al transportista aéreo a transportar a un pasajero de un punto A a un punto C. Tal operación de transporte es un servicio en el que uno de los lugares de prestación principal se encuentra en el punto C.

72. Esta conclusión no queda desvirtuada por el hecho de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que no es quien contrata con los pasajeros afectados únicamente asuma el transporte en un vuelo que no finaliza en el lugar de llegada del segundo vuelo del vuelo de conexión, ya que el contrato de transporte aéreo relativo al vuelo de conexión incluye el transporte de dichos pasajeros hasta el lugar de llegada del segundo vuelo.

73. En estas circunstancias, procede declarar que, en el caso de un vuelo de conexión, constituye lugar de ejecución de dicho vuelo, en el sentido del artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 y del artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012, como uno de los lugares de prestación principal de los servicios objeto de un contrato de transporte aéreo, el lugar de llegada del segundo vuelo.

74. Dado que ese lugar presenta un vínculo suficientemente estrecho con los elementos materiales del litigio y, por lo tanto, determina la conexión estrecha que pretenden establecer las reglas de competencia especial contenidas en el artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 y en el artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012, entre el contrato de transporte aéreo y el órgano jurisdiccional competente, cumple el objetivo de proximidad (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartado 44).

75. Esta solución se ajusta también al principio de previsibilidad perseguido por esas mismas normas, puesto que permite tanto al demandante como al demandado identificar el órgano jurisdiccional del lugar de llegada del

segundo vuelo, en los términos en que se establece en dicho contrato de transporte aéreo, como órgano jurisdiccional al que puede recurrir (véanse, en este sentido, las sentencias de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartado 45, y de 4 de septiembre de 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, apartado 41).

76. A este respecto, no cabe admitir la alegación de Air Nostrum de que le es imposible, como prestador de un vuelo doméstico en España, evaluar el riesgo de ser emplazado ante un órgano jurisdiccional en Alemania.

77. En efecto, por un lado, no se refuta que, en las circunstancias de los litigios principales, los contratos de transporte aéreo versasen sobre vuelos con conexión objeto de una única reserva que incluyese ambos vuelos, de modo que dicha reserva se refiriese tanto al primer vuelo realizado por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo como al segundo vuelo, que llevaba al destino final. Por otro lado, hay que tener en cuenta que, como se desprende de los apartados 62 y 63 de la presente sentencia, en el marco de los acuerdos comerciales libremente consentidos entre los transportistas aéreos, se considerará que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que no tiene contrato con el pasajero lo hace en nombre del transportista aéreo que contrata con el pasajero afectado.

78. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial en el asunto C-274/16 y a la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-448/16 que el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 y el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012 deben interpretarse en el sentido de que, en el supuesto de un vuelo de conexión, constituye «lugar de ejecución» de dicho vuelo, con arreglo a estas disposiciones, el lugar de llegada del segundo vuelo, cuando el transporte en los dos vuelos lo realicen dos transportistas aéreos distintos y la demanda de compensación por gran retraso de ese vuelo de conexión en virtud del Reglamento n.º 261/2004 se base en un incidente que ha tenido lugar en el primero de dichos vuelos, realizado por el transportista aéreo que no es quien contrata con los pasajeros afectados.

Costas

79. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

1) El artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica a un demandado domiciliado en un Estado tercero, como el demandado en el litigio principal.

2) El artículo 5, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «materia contractual», con arreglo a dicha disposición, incluye la acción de compensación de los pasajeros aéreos por gran retraso de un vuelo de conexión, ejercitada, sobre la base del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, contra un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no es quien contrata con el pasajero afectado.

3) El artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 44/2001 y el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, deben interpretarse en el sentido de que, en el supuesto de un vuelo de conexión, constituye «lugar de ejecución» de dicho vuelo, con arreglo a esas disposiciones, el lugar de llegada del segundo vuelo, cuando el transporte en los dos vuelos lo realicen dos transportistas aéreos distintos y el recurso de compensación por gran retraso de ese vuelo de conexión en virtud del Reglamento



n.º 261/2004 se base en un incidente que ha tenido lugar en el primero de dichos vuelos, realizado por el transportista aéreo que no es quien contrata con los pasajeros afectados.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.